Motora



Lancha a motor, también llamada Powerboat, una embarcación relativamente pequeña propulsada por un motor eléctrico o de combustión interna. Las lanchas a motor varían en tamaño, desde embarcaciones en miniatura diseñadas para transportar a una persona hasta embarcaciones marítimas de 100 pies (30 m) o más. Sin embargo, la mayoría de las lanchas a motor tienen espacio para seis pasajeros o menos. Las lanchas a motor se utilizan de forma recreativa para viajar sobre el agua (crucero) y para el disfrute de deportes como la pesca, la caza de patos, la natación, el buceo y el esquí acuático. En el deporte se utilizan para carreras y en concursos de pilotaje y navegación.

Tipos de lanchas a motor

Los dos tipos más comunes de lanchas a motor se clasifican según la forma en que se instala el motor. Una lancha intraborda tiene el motor montado permanentemente dentro del casco, con el eje de transmisión pasando a través del casco. Una lancha a motor fuera de borda tiene un motor portátil desmontable, que incorpora un eje de transmisión y una hélice, que se sujeta o atornilla a la popa o en un pozo dentro del casco. El motor de la lancha generalmente hace girar una hélice que actúa contra el agua. Sin embargo, para aguas poco profundas existen variaciones tales como la rueda de paletas, la hélice y la bomba de chorro de agua. Los dos tipos principales de cascos utilizados en las lanchas a motor son los cascos de desplazamiento, que empujan a través del agua; y cascos de planeo, que se deslizan por la superficie del agua. El casco de desplazamiento tiene un fondo en forma de V o redondo, un calado relativamente profundo, un ancho estrecho en relación con su longitud, una proa afilada y una popa estrecha. El casco de planeo, por el contrario, tiene un fondo plano que a velocidades más altas asciende a la superficie y se desliza por el agua, reduciendo así la fricción y la resistencia entre el casco y el agua.

Hay muchos tipos de lanchas a motor. El runabout fuera de borda, o lancha a motor, es un bote abierto bastante pequeño con asientos que corren lateralmente a lo ancho de la embarcación y ocasionalmente con cubierta sobre el área de proa. Los runabouts interiores suelen ser un poco más grandes y están abiertos o tienen una tapa de refugio extraíble. Los cruceros, o cruceros de cabina, están equipados con instalaciones para dormir y cocinar en una cabina cerrada para que las personas vivan a bordo. Los cruceros más pequeños pueden usar motores fuera de borda, pero los tipos más grandes generalmente tienen motores internos. Un crucero interior que mide más de 15 m (50 pies) generalmente se denomina yate a motor; este tipo de embarcación suele estar diseñada para operar en aguas menos protegidas y navega con frecuencia por rutas costeras oceánicas.

Las lanchas a motor que funcionan incluyen transbordadores, botes de pesca, barcazas a motor, remolcadores, posavasos, botes de pasajeros, lanchas de la policía y de los funcionarios portuarios, botes de combustible y agua, embarcaciones de extinción de incendios y muchos otros. También se pueden considerar lanchas a motor varios tipos de pequeñas embarcaciones de guerra. Los hidroaviones son lanchas a motor construidas para deslizarse sobre la superficie con solo un mínimo del casco en contacto con el agua a altas velocidades. Un velero auxiliar está diseñado básicamente como una embarcación de vela, pero está propulsado por un motor de combustión interna para su uso en condiciones climáticas adversas y para maniobrar en espacios reducidos. El velero a motor, por el contrario, está diseñado principalmente para operar como lancha a motor, pero está equipado con vela para energía auxiliar.

Historia de los barcos a motor

Los motores eléctricos y de combustión interna se utilizaron experimentalmente en la segunda mitad del siglo XIX en Alemania, Francia y Gran Bretaña, siendo uno de los primeros de este último tipo de motor diseñado por Gottlieb Daimler a finales de la década de 1880. El uso de lanchas a motor se hizo cada vez más popular en Europa y América del Norte después del cambio de siglo, principalmente con motores adaptados de motores de automóviles. En 1903, Alfred Harmsworth (más tarde Lord Northcliffe) donó al Royal Motor Yacht Club el British International Trophy for Motor Boats, popularmente llamado Harmsworth Cup (q.v.), que ha sido disputado intermitentemente por equipos internacionales desde ese año. En 1904, la American Power Boat Association (fundada en 1903) instituyó la Copa de Oro (q.v.), que más tarde se convirtió en una de una serie de carreras (para hidroaviones a partir de 1911) que condujeron a un campeonato nacional. En 1910, los fabricantes de motores fuera de borda, liderados por Evinrude, estaban produciendo motores que podían separarse fácilmente de un barco, afinarse, transportarse y acoplarse a otro, lo que hacía que la navegación deportiva y recreativa fuera más económica y fácil. El cambio de los cascos de desplazamiento temprano a los cascos de planeo aumentó la velocidad de manera espectacular, al igual que los nuevos tipos de motores. Después de la Segunda Guerra Mundial, los materiales para los cascos pasaron de la madera a los metales y luego a la fibra de vidrio, y este último se utilizó particularmente donde se quería velocidad. El uso de lanchas a motor con fines recreativos y deportivos experimentó una expansión espectacular en la segunda mitad del siglo XX.

Velocidades de los barcos a motor

La velocidad media del barco ganador de la primera carrera de la Copa Harmsworth en 1903 fue de 31,4 km por hora (19,5 millas por hora) y la del primer ganador de la Copa Oro fue de 37,9 km / h (23,6 millas / h). Sir Malcolm Campbell de Inglaterra ostentaba el récord de velocidad en el agua de 1,6 kilómetros (una milla) de 228,6 km / h (141,74 millas / h) con su hidroavión Bluebird II de 1939 a 1950, cuando el hidroavión Slo-Mo-Shun IV tomó el récord con un promedio de 160.323 millas / h (257.960 km / h) en Seattle, Washington. Señorita EE. UU. Rompí la barrera de las 200 millas por hora en 1962 con una velocidad promedio de 200.419 millas / h (322.53 km / h) en Guntersville, Ala. En 1955, Donald Malcolm Campbell, hijo de Sir Malcolm, se convirtió en el primer hombre en pilotar con éxito un barco propulsado a reacción en un curso cronometrado, con una marca de 202,32 millas / h (325,53 km / h). Campbell elevó su récord en 1959 a 260,35 millas / h (418,90 km / h), pero en 1967 el Hustler elevó el récord de velocidad a 285,213 millas / h (458,901 km / h) en Guntersville. Ken Warby estableció un récord inmediato de 319.627 millas / h (514.39 km / h) en 1978 con el Spirit of Australia.

Las embarcaciones fuera de borda se retrasaron significativamente con respecto a las embarcaciones interiores en velocidad, y no fue hasta 1954 que Massimo Leto di Priolo de Italia pudo alcanzar una velocidad de 100,36 millas / h (161,48 km / h) en una carrera de una milla. Bert Ross, Jr., elevó eso a 115.547 millas / h (185.915 km / h) en Seattle en 1960.

Carreras de barcos a motor

La Union of International Motorboating fue fundada en 1922 para servir como cámara de compensación para los récords de carreras europeos (y actualmente mundiales). Las principales divisiones en la competición de lanchas a motor se encuentran entre varios tipos de embarcaciones intraborda y fuera de borda. Cada división tiene varias clases, dependiendo principalmente del desplazamiento del pistón. Anualmente se celebran cientos de regatas y carreras bajo los auspicios de grupos locales y nacionales, en su mayoría en campos cerrados. Algunas carreras, como la Maratón de Mississippi y las Six Heures de Paris, son competencias de resistencia. (En una división separada, las embarcaciones de recreo compiten en maratones de 50 a más de 250 millas [80 a 400 km]). La Union of International Motorboating otorga un campeonato mundial basado en los puntos acumulados por los primeros seis finalistas en carreras como la Wills International en Inglaterra, la Miami-Nassau Race desde Florida a las Bahamas y el Naples Trophy y Viareggio en Italia.

Muchos clubes náuticos celebran carreras de troncos previstas en las que la habilidad de navegación en lugar de la velocidad es la base para la puntuación. El patrón de un barco predice la hora exacta en que pasará puntos específicos en un rumbo predeterminado, que atraviesa sin reloj, ajustando su velocidad de acuerdo con las variaciones del viento, la marea y la corriente. El patrón que se acerque más a su predicción gana.

Las carreras oceánicas y de alta mar se hicieron populares solo en la segunda mitad del siglo XX. Una carrera de Florida a las Bahamas se celebró por primera vez en 1959, y desde 1961 el Daily Express de Londres ha realizado una carrera desde Cowes en la Isla de Wight hasta Torquay en Devonshire; después de 1969, la duración de la carrera se duplicó al regresar a Cowes. La carrera Daily Telegraph alrededor de Gran Bretaña se inauguró en 1969, y en 1972 se introdujo la carrera británica más larga, desde Londres hasta Montecarlo en el Mediterráneo.